

РЕШЕНИЕ

№ 43

гр. Плевен, 08.02.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

ОКРЪЖЕН СЪД – ПЛЕВЕН в публично заседание на седемнадесети януари през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: ТАТЯНА Г. БЕТОВА

при участието на секретаря Й. СТ. К.
като разгледа докладваното от ТАТЯНА Г. БЕТОВА Гражданско дело № 20224400100388 по описа за 2022 година

Иск с правно основание чл. 54 ЗЗД ЗЗД.

Постъпила е искова молба от „БДЖ - ПП" ЕООД, с ЕИК ***, представлявано от управителя Л.Л.Х., против Р. В. Т. от гр. Л., с която е предявен иск с правно основание чл. 54 ЗЗД за заплащане на сумата 56 055.10лв., представляваща понесена от ищеца щета вследствие на виновни уреждащи действията на ответника. В исковата молба се твърди, че срещу ищеца "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД, Поделение за пътнически превози - Г.О., е бил предявен иск с правно основание чл. 200 КТ от Д.И.Х., за сумата от 60 000 лева - обезщетение за неимуществени вреди от трудова злополука настъпила на 01.04.2016г., 8-ми електрифициран коловоз на Локомотивно депо Г.О. - район Варна. С решение по гр.д. № 15462 по описа за 2018 г. на Варненски районен съд „БДЖ - Пътнически превози" ЕООД, Поделение за пътнически превози - Г.О., ЕИК ***0213 е осъдено да заплати на пострадалия си работник Д.Х., сумата от 35 000.00 лева, представляваща претърпени неимуществени вреди изразяващи се в претърпени болки и страдания вследствие настъпила на 01.04.2018г. трудова злополука, ведно с компенсаторната лихва, считано от датата на възникване на трудовата злополука - 01.04.2018г. до окончателното ѝ заплащане. Присъдени са и 1475,83 лева, представляваща направените в производството съдебно-

деловодни разноси, на основание чл. 78, ал. 1 ГПК, вр. чл. 38, ал. 2 ЗА, вр. чл. 7, ал. 2, т. 4 и ал. 8 НМРАВ, а също и 1400,00 лева, представляваща държавна такса върху уважената част от исковете и сумата в размер на 116,67 лева, представляваща направените от бюджета на ВРС разноси за вещи лица. На основание чл. 78, ал. 6 ГПК. Д.И.Х. е осъден да заплати на „БДЖ - Пътнически превози" ЕООД, Поделение за пътнически превози - Г.О., ЕИК ***0213 сумата 1083,34 лева за направените в производството съдебно-деловодни разноси, на основание чл. 78, ал. 3 ГПК. По делото, като трето лице-помагач на страната на ответника е участвало ДП „Национална компания железопътна инфраструктура".

В исковата молба се твърди още, че с решение на Върховен касационен съд „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД - Поделение за пътнически превози - Г.О., е осъдено да заплати на процесуалния представител на ищеца на основание чл.38, ал.2 ЗА, адвокатско възнаграждение в размер на 1185,00 лв. за оказана безплатна правна помощ за касационната инстанция. В изпълнение на посочените решения ищецът е заплатили на Д.И.Х. следните суми: 1475.83 лв. присъдени на ищеца разноси за първа инстанция; 1185.00 лв. - разноси за ВКС; 1516.67лв. държавни такси и разноси за експертизи от бюджета на съда за първа инстанция; 9 906.94 лв. - дължими лихви върху присъдената главница; 33 916.66лв. - присъдена главница след извършено прихващане с присъдената на ответника в първа инстанция сума за направени разноси, както и 2 330 лв. лева, съгласно Фактура №0000000183/24.10.2018г. и Фактура №0000000188/03.12.2018г. за процесуално представителство пред първа инстанция, 2330 лв. адвокатско възнаграждение за процесуално представителство пред въззивна инстанция, 2330 лв. адвокатско възнаграждение за процесуално представителство пред касационна инстанция, 700 лв. държавна такса за въззивно обжалване, 200 лв. депозит за съдебно-техническа експертиза, 60 лева депозит за призоваване на двама свидетели, 30 лева за касационно обжалване, 64 лв. депозит за съдебно-техническа експертиза, 10 лева за два броя съдебни удостоверения, издадени по гр.д.№ 15462/2018г. по описа на ВРС, 43 -ти състав, като общата сума платена от „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД - Поделение за пътнически превози - Г.О. е в размер на 56 055.10лв.

Ищецът твърди, че съгласно решението, причина за възникналия инцидент и настъпилата трудова злополука са действията на служителя на Държавно предприятие «Национална Компания Железопътна Инфраструктура» Р. В. Т.. Категорично съдът е приел, че ако диспечерът не е задържал включвателя и ако тези предпазители са били останали изключени, е нямало да се стигне до инцидента и ищеца е нямало да бъде осъден да плати сумата 56 055.10 лв. като обезщетение, лихви и разноски по съдебни дела. Поради това ищецът счита, че претърпяната от него щета и поведението на ответника са в пряка и непосредствена връзка. Позицията се на съдебна практика - Решение № 189 от 31.05.2011 г. на ВКС по гр. д. № 1177/2010 г., Шг.о., ГК, с което е прието, че заплатилият обезщетение по чл. 200 от КТ работодател не може да търси сумата от възложителя на работата на деликвента, тъй като няма правно основание за това. Работодателят отговаря по чл. 200 от КТ за увреждания на негови работници или служители. Задължението на работодателя за обезвреда не е санкционна последица от виновно противоправно неизпълнение на правни задължения. То представлява законно прехвърляне върху работодателя на професионалния риск от увреждането на работника или служителя. Правото на регрес на работодателя съществува на общо основание за отговорност за вреди, причинени от друго. Съгласно чл. 54 от ЗЗД лицето, което отговаря за вреди, причинени виновно от друго има иск против него за това, което е платил. Когато това са други негови работници или служители чл. 202 от КТ определя приложимия закон за тяхната регресна отговорност спрямо същия работодател.

В случая обаче счита, че отговорността е на работник/служител на друг работодател – на Р. В. Т. електродиспечер в ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, Поради изложеното, ищецът моли съда да постанови решение, с което да осъди ответника Р. В. Т. да му заплати сумата 56 055.10лв., платена по посоченото по-горе гражданско дело за вреди от трудова злополука, която е причинена по вина на ответника. Сумата представлява понесена от ищеца щета вследствие действията на ответника Р. В. Т. като служител на ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“ и се претендира ведно със законната лихва, считано от датата на образуване на делото до пълното изплащане на сумата. Към исковата молба са приложени следните писмени доказателства: 1. Заверен

препис от решение по гр.д.№ 15462/2018г. по описа на ВРС, 43 съдебен състав; 2. Заверен препис от решение по в.гр.д.№1975/2019г. по описа на Варненски окръжен съд; 3. Заверен препис от определение по гр.д.№ 1731/2020г., на ВКС, IV гражданско отделение; 4. Платежни нареждания - 14 бр.

В срока по чл. 131 ал. 1 ГПК е постъпил писмен отговор от ответника Р. В. Т., от гр.Л., в който се излага становище, че искът е допустим, но неоснователен. На 01.04.2018г. в локомотивно депо Варна електровоз 45-196, с машинист Д.И.Х. предизвиква на 8 коловоз късо съединение, вследствие на което прегаря захранващо въже (МГГ- медно гъвкаво голо въже) на разединител Р№25 на стълб 37. Въжето провисва на разстояние около 1,3-1,5 метра от земята, остава под напрежение, като не предизвиква късо съединение. Липсата на късо съединение е причина при приближаване на ищеца към провисналото въже, той да попадне под напрежение 25 кV. Подаването на напрежение към 8 коловоз става чрез Р №25, който запаралелва секционен изолатор. Секционният изолатор разделя контактната мрежа на секции. Захранването от една секция на друга (връзката между отделните секции) се осъществява чрез разединител Р№25, който разделя 8 и 9 коловоз. Захранването се подава от Тягова подстанция Варна по 9 коловоз. Чрез Р№25 се захранва секцията на 8 коловоз до изолатора, който разделя тоководещата част от сградата на халето. Краят на контактната мрежа на 8 коловоз се закачва за стената на екипировъчното депо през врязан допълнителен изолатор, с цел разделяне на сградата от частите от контактната мрежа, които са под напрежение, за да бъде изолирана. Между сградата и изолатора има заземяване и липсва напрежение. Електровоз 45-196 се е намирал точно в този участък, като част от машината попаднала в зона с напрежение, а другата част е била в зона без напрежение в контактната мрежа. Машинистът Д.Х. погрешно вдига първия токоснемател в заземената част на контактната мрежа, където липсва напрежение. Тези негови действия се потвърждават и в Доклад №1/17.05.2018 г. от резултатите от извършено разследване на допуснат инцидент (злополука) по време на работа, където е вписано, че се чува гръм от заземяване на контактната мрежа, „предизвикан вероятно от вдигане на токоснемателя на локомотив №45-196. Машинистът е следвало да знае, тъй като задължително трябва да притежава четвърта квалификационна група по електробезопасност (съгласно Правилник за

безопасност и здраве при работа в електрически уредби на електрически и топлофикационни централи и по електрически мрежи и Наредба №13 (приложение № 6 към чл. 158, ал. 1) от 30.12.2015 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в жп транспорт), че там няма напрежение. Още повече, че на това мястото е имало сигнална табела "Край на контактна мрежа".

Ответникът твърди, че късото съединение което е прекъснало захранващия проводник е причинено от машиниста Х., който е вдигнал и другия токоснемател на локомотива, където има напрежение без да снесе първия токоснемател. По този начин се е получило късо съединение през тоководещите части на електровоза, заради заземената част от осми коловоз, след връзания изолатор към сградата на екипировъчния пункт т.е. машинистът с това си действие е предизвикал прегарянето на проводника, захранващ 8-ми коловоз в Локомотивно депо Варна. От полученото късо съединение от страна на „екипировъчен пункт“ прегаря и прекъсва въжето (МГТ), което захранва 8 коловоз. МГТ увисва успоредно на стълба от перилния изолатор на разединителя на височина около 1,5 м без да предизвика късо съединение. Това оставя 8-ми коловоз без напрежение. Това става в 05:23 часа, като по тази причина изключва извод "Варна разпределителна" в тягова подстанция Варна към поделение ЕРП - ДП НКЖИ. Към момента на произшествието в Тягова подстанция Варна дежурен оператор е бил В.И.В. - служител на ДП НКЖИ. В 5:24 часа Василев, спазвайки правилата за работа се обажда на дежурния енергодиспечер Р. В. Т. - РЕЗ - Г.О. и го уведомява, че (има автоматично изключване на извод „Варна разпределителна"). Спазвайки стриктно изискванията на чл. 61 от Наредба №16-116, от 8 февруари 2008 г. за Техническа експлоатация на енергообзавеждането, а именно „Повторното включване на електропровод след изключване от защита или неуспешно АПВ/автоматично повторно включване/ се извършва без допълнителна проверка само дистанционно, еднократно, ако включването не е забранено от вътрешна инструкция.", дежурния енергодиспечер дава нареждане изводът да бъде включен.

В отговора се твърди, че изпълнявайки нареждането на енергодиспечера, дежурният оператор извършва необходимите манипулации за включване на извод „Варна разпределителна" и той задържа в 05.24 ч. Но

на 8 коловоз поради провисване на прегорялото въже, вследствие на късото съединение, не може да се подаде напрежение през Р №25, което практически не може да бъде забелязано от служител, тъй като няма визуален контакт с 8 коловоз. В тяговата подстанция постъпва информация само за изключване на извода, който захранва цялото депо Варна и Варна -товарен парк, но няма информация конкретно дали има напрежение по 8 коловоз. Депомайсторът отново заявява, че няма напрежение на 8 коловоз. Тогава дежурният депомайстор разпорежда да се вдигне пантографа на локомотива, за да провери дали има напрежение, като служителите на «БДЖ -Пътнически превози» ЕООД, решават от 9 - ти коловоз с друг електровоз 45-149 да издърпат електровоз 45-196. При навлизане в 8 коловоз при стрелка 109 и подминаване на секционния изолатор захранването се изгубва.

Ответникът твърди, че служителите и от двете предприятия, които по време на произшествието са били на смяна, не са успели да установят, че причината за липсата на напрежение на 8 коловоз е прекъснатото въже, вследствие на предизвиканото късо съединение при неправилно вдигане на пантографите от пострадалия машинист Д.Х.. Към 05.40 часа, машиниста слиза от електровоз 45-196 и започва оглед, с цел да установи техническата повреда на машината и в очакване на електровоз 45-149, който да издърпа първия електровоз. Тъй като и той не е забелязал провисналото въже, по всяка вероятност и поради недостатъчната осветеност в депо, е бил поразен от електрическа волтова дъга, което довежда отново до изключване на извод "Варна разпределителна". В 05:45 часа дежурният енергодиспечер Р. В. Т. се обажда на депомайсторът от локомотивно депо Варна Р.Х. и от него разбира за станалото произшествие с Д.Х.. Разпоредено е изключването на извод "Варна разпределителна", като е наредено на служителите от подрайон Варна да отидат в депо Варна, защото има човек попаднал под волтова дъга. Уведомен е бил и влаковия диспечер, че се изключва извод "Варна разпределителна" по искане на депомайстора, за да се отстрани от мястото пострадалия.

Ответникът счита, че всички приложени доказателствата по делото сочат, че причината за станалото произшествие е груба небрежност от страна на служителите на „БДЖ - Пътнически превози"ЕООД, които не са спазили основни свои задължения, визирани както във вътрешни документи

на дружеството (глава V от Инструкция за работа на машинисти, локомотивни и помощник-машинисти, локомотивни в, така и редица нормативни актове (Правилник за безопасност и здраве при работа в електрически уредби на електрически и топлофикационни централи и по електрически мрежи и Наредба №13 от 30.12.2010 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в жп транспорт - чл. 372 - 398; чл. 414 - чл. 428, чл. 417. Забранено е спирането на електрически локомотиви и мотрисни влакове под секционни изолатори и въздушни междини за секциониране с вдигнат пантограф, съгл. Наредба №58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт. Поради това счита, че станалото на 01.04.2018 г. произшествие не е по вина на контактната мрежа, стопанисвана от ДП НКЖИ, която е била и е поддържана в изправност, видно от приложеното копие от дневник за обходите или от неправилни действия на служители на ДП НКЖИ. Счита, че ако Д.Х. е спазвал посочените нормативни изисквания, е нямало да се стигне до инцидент. Ако в локомотивното депо е било осигурено необходимото осветление, е нямало да се стигне до инцидент. Ако при инструктажа на пострадалото лице, са били посочени специфичните условия, както и къде е разположен локомотива (една част под контактна мрежа, друга част след табела край на КМ) до прегаряне на КМ и в последствие до инцидент е нямало да се стигне. Р. Т. твърди, че е изпълнил коректно изискванията на чл. 61 от Наредба 16-116, от 8 февруари 2008 г. за техническа експлоатация на енергообзавеждането.

Ответникът моли съда да постанови решение, с което да бъде отхвърлен предявения срещу него иск, като неоснователен и недоказан и да му бъдат присъдени направените по делото разноски.

На основание чл. 219, ал.1 от ГПК, е допуснато привличане на Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“, гр. София като трето лице – помагач на страната на ответника. Към отговора са приложени следните писмени доказателства: Извадка от закъснения на БДЖ ПП ЕООД 04.2018 г., Двустранен протокол №4/15.05.2018 г.; Заповед №97/22.01.2009 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ, ведно с Приложение №3; Заверено копие от дневник за обходите; 5. Доклад №1/17.05.2018 г. с резултатите от извършено разследване

на допуснат инцидент (злополука) по време на работа; Пояснение от Р. В. Т. - ст. енерго диспечер РЕЗ - Г.О.; Копие от Окончателен доклад №1-ПП от заседание на РКК - Г.О., проведено на 04.06.2018г.;. Телеграма - 2 бр.

Третото лице – помагач „Национална компания железопътна инфраструктура", гр. София не е взело становище по иска.

Съдът, като взе предвид становищата на страните, обсъди събраните по делото доказателства, прецени ги по реда на чл. 12 ГПК, съобрази изискванията на закона, приема за установено следното от фактическа и правна страна: Съгласно чл. 54 от ЗЗД, лицето, което отговаря за вреди, причинени виновно от друго, има иск против него за това, което е платил. С влязло в сила решение по гр.д.№ 15462/2018г. по описа на Варненски РС е ангажирана обективната, безвиновна, гаранционно-обезпечителна отговорност на „БДЖ-ПП“ЕООД гр.София по чл. 200 от КТ за репарирание на претърпените от работника му Д.И.Х. вреди от трудова злополука. Отговорността на работодателя по чл. 200 КТ е спрямо пострадалия работник или служител в случай на трудова злополука, на основание наличието на трудово правоотношение с увредения работник или служител, независимо дали трудовата злополука е настъпила в резултат на случайно събитие, непреодолима сила или действие на трето лице. Когато вредите от трудовата злополука са причинени от чуждо виновно поведение – от лице, което няма качеството на работник или служител при същия работодател и поради това чл. 202 КТ не може да бъде приложен, след заплащане на обезщетението по чл. 200 КТ работодателят разполага с регресно материално субективно право, което упражнява чрез иска по чл. 54 ЗЗД. Тъй като влязлото в сила решение има действие само между страните, а ответникът не е участвал в производството по това дело, то той не е обвързан с решения със сила на присъдено нещо трудов спор по чл.200 КТ, нито настоящия съд е длъжен да зачита сила на присъдено нещо по преюдициален за настоящото дело спор. Ето защо на ищеца е указано, че носи доказателствена тежест и следва да установи, че са налице предпоставките за ангажиране на регресната отговорност по чл. 54 от ЗЗД на прекия причинител на вредата: че са налице всички предпоставки за деликтна отговорност на ответника спрямо пострадалия работник/за всички вреди, които са пряка и непосредствена последица от увреждането/, размера на вредите, както и че е изплатил

обезщетение по чл.200 КТ за тяхната обезвреда, в посочения в исковата молба размер, както и другите присъдени по гр.д.№ 15462/2018г. по описа на Варненски РС суми.

Тъй като страните по настоящото дело не са обвързани с решението на Варненски РС, в т.ч. и с установително действие на мотивите на решението на съда, относно претърпените от пострадалия вреди и размера на определеното обезщетение, както и относно механизма на настъпване на увреждането, то тези обстоятелства подлежат на установяване от страна на ищеца и за тази доказателствена тежест е получил указания с доклада по делото, но такива доказателства не са ангажирани. На ответникът е указано, че следва да докаже насрещните си твърдения, изложени в отговора на исковата молба, че трудовата злополука се дължи на действия на увреденото лице и на негови колеги от „БДЖ-ПП“ЕООД, като по негово искане е назначена СТЕ за установяване на механизма на произшествието довело до трудова злополука и за участието на ответника и на пострадалото лице в причиняването му и в увреждането на машиниста от ищцовото предприятие Д.Х..

Не се спори между страните, а е видно и от приложените в делото писмени доказателства, че на 01.04.2018г. в ищцовото предприятие е станала трудова злополука, при което е пострадал локомотивния машинист Д.Х..

Безспорно е, че с влязло в сила решение на Варненски РС по гр.д. № 15462 по описа за 2018г. на съда ищецът по настоящото дело „БДЖ - Пътнически превози" ЕООД, Поделение за пътнически превози - Г.О., ЕИК ***0213 е осъдено да заплати, на основание чл. 200 КТ, на пострадалия си работник Д.Х., сумата от 35 000.00 лева, представляваща претърпени неимуществени вреди, ведно с компенсаторната лихва, считано от датата на възникване на трудовата злополука - 01.04.2018г. Присъдени са и съответните суми за разноски, посочени в исковата молба и след направеното прихващане „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД - Поделение за пътнически превози - Г.О. е изплатило на работника си общо 56 055.10лв.

Спорно е налице ли са предпоставките на чл.45 от ЗЗД за ангажиране на деликтна отговорност на ответника за причинените на пострадалото лице Д.Х. неимуществени вреди и регресна имуществена отговорност по чл.54 ЗЗД спрямо ищцовото дружество-работодателят на

пострадалия Х..

За да се произнесе по спора, съдът обсъди приложените в делото писмени доказателства и заключението на ВЛ доц.д-р инж.Иван Н. М., който се е запознал с предоставените му документи за разследване на трудовата злополука станала на 01.04.2018г с Д.Х. изготвени от НОИ териториално поделение В.Търново –изх.№1020-64-4615/10.04.2018г.; с изискванията на „Наредба № 56/14.02.2003г на Министъра на транспорта и съобщенията, „Инструкция за оперативно управление на електроенергийната система на Държавно предприятие „НКЖИ" 15.02.2015., Наредба №58/02.08.2006г. относно правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията на влаковете в жп транспорт, Наредба 16-116/08.02.2008 за техническата експлоатация на енергообзавеждането и Наредба 13/30.12.2015 за осигуряване на ЗБУТ в ЖП транспорта. Вещото лице е направило визуалния оглед на гара Варна и на депо, където е станал инцидентът. След запознаване със съответните нормативни изисквания, както и с представените документи от НОИ – град Варна и от Инспекцията по труда – град Варна, ВЛ е установило механизма на настъпване на трудовата злополука:

На 01.04.2018 в 5.05 часа пострадалото лице - машиниста Д.Х. и помощник машиниста Х.И. се явяват на ежедневен инструктаж от Р.Х. - дежурен депомайстор за обслужването на пътнически влак 20160 с електрически локомотив №45-196 от гара Варна до гара Шумен. След инструктажа дежурния депомайстор разпорежда на Д.Х. и помощник машиниста Х.И. да приемат предварително подготвения от депомайстора локомотив №45-196, които се намира на осми електрифициран коловоз непосредствено пред екипировъчното хале, проверен с вдигнат първи пантограф /токоснемател/ и оставен под напрежение от депомайстора /Фиг.2 от заключението/.След инструктажа машиниста Д.Х. влиза в електрически локомотив №45-196 и спуска вдигнатия от депомайстора първи пантограф. Вещото лице пояснява, че спускането на пантографа е необходимо, за да може да се влезе във високоволтовата камера на електрическия локомотив. След това, машиниста Х. влиза в първа кабина и вдига задния/втори/ пантограф, който е от страна към екипировъчното хале и в зоната със заземената част от контактната мрежа. При осъществения контакт на локомотива със тази заземена част от контактната мрежа, същия остава без

напрежение. След това, машиниста Х., без да смъкне вдигнатия от него заден втори пантограф, контактуващ със заземената част от контактната мрежа, вдига и предния първи пантограф, при което при допира на първия пантограф с контактната мрежа възниква късо съединение. Поради това в 5:24 се задейства защита МТЗ в подстанции и се изключва извод „Варна - Разпределителна“, като контактната мрежа на всички коловози захранвани от този извод остават без напрежение. От възникналото късо съединение прегаря и захранващия контактната мрежа на осми коловоз проводник МГВ 25мм² и провисва успоредно на стълб №37, без да се допира до него.

След като в 5:24 изключва извод „Варна - Разпределителна“ в тягова подстанция „Варна“, по разпореждане на дежурния енергодиспечер Т., съгласно действащите нормативни документи оперативния дежурния в ТПС „Варна“ извършва повторно включване в 5:25 часа и изводът „задържа“. Вещото лице пояснява, че това означава, че не е налице действащо късо съединение в контактната мрежа на извод „Варна-Разпределителна“. При така подаденото захранване на извод „Варна-Разпределителна“ всички коловози от контактната мрежа са под напрежение с изключение на коловоз №8, поради прегаряне и провисване на захранващото осми коловоз МГВ-25мм².

Депомайстора Р.Х., след като чува „гръм“ се отправя към локомотив №45-196 и заедно с машиниста Х. оглеждат покривното оборудване на локомотива, защото при вдигнати двата пантографа, същия остава без напрежение. Обажда се на дежурния енергодиспечер за наличие на подадено повторно напрежение на „извод Варна“. След получаване на потвърдителен отговор за наличие на напрежение по този извод, предполагайки повреда в локомотив №45-196, разпорежда на локомотивната бригада на ел. локомотив 45-149, намиращ се на съседен девети коловоз да премине от девети на осми коловоз и да изтегли локомотив №45-196. Локомотивната бригада с ел. локомотив 45-149 преминава от девети на осми коловоз и след навлизането в осми коловоз се изключва минимално-напреженовата защита на локомотива, означаващо че към него не се подава напрежение. Машиниста на ел. локомотив 45-149 В.А. спира локомотива и уведомява депомайстора. Депомайсторът разбира, че проблема за липса на напрежение не е във намиращия се пред екипировъчното хале ел. локомотив №45-196 и взема решение да прегарира позиционирания на седми коловоз

дизелов локомотив №07-106 на осми коловоз, за да изтегли намиращите се там и останали без напрежение ел. локомотиви №45-196 и №45-149.

В същото време около 5:40 машиниста на ел. локомотив №45-196 Х. извършва външен оглед за неизправности на покривното оборудване на локомотива и вижда /записани в неговите обяснения/ силно искрене от пантографа на идващия към него ел. локомотив №45-149. Тръгва към него със сигнали за сваляне на пантографа и попада под напрежението на провисналия захранващ осми коловоз кабел - МГВ 25мм² /Фиг.4/ в резултат, на което в 5:40 часа отново изключва „извод Варна“ в тяговата станция. По това време дежурния депомайстор Р.Х. провежда инструктаж и разяснява плана за предстоящата маневрата на локомотивната бригада когато чува „гръм“ от заземителната мрежа и веднага разбира от бягащия към него пом. машинист на ел. локомотив №45-149 К., че машиниста Х. е поразен от волтова дъга до стълб №37. Депомайсторът отива до пострадалия Х., проверява за сърдечна дейност и като установява наличие на такава го обръща настрани. След това разпорежда на В.А. машинист на ел. локомотив №45-149 да се обади на тел. 112 и извършва оглед на стълб №37 с разеденител №25, при което установява, че захранващото осми коловоз МГВ-25мм², е прегоряло и провиснало успоредно на стълба. Обажда се на дежурния енергодиспечер да изключи напрежението на „извод Варна“ до отстраняване на пострадалия.

Видно от заключението, след предизвиканото от непрецизното боравене на локомотивния машинист Х. късо съединение, съгласно чл. 61 и чл.50 на Наредба 16-116/08.02.2008 за техническата експлоатация на енергообзавеждането и действащата инструкция ПБ 6.01 на „НКЖИ“, дежурния в тяговата подстанция по нареждане на дежурния енергодиспечер – ответника Р. Т. извършва повторно включване на изключения извод. ВЛ пояснява, че използването на термина „ЗАДЪРЖА“ в БДЖ означава, че при повторно включване на изключен извод посредством квитиращия ключ, главния прекъсвач не се ИЗКЛЮЧВА /задържа/, което показва, че няма късо съединение /земно/ по контактната мрежа на съответния извод. Поради липсата на такава неизправност, са предприети действия по възстановяване на електрозахранването. При извършване на външен оглед на ел. локомотив 45-196, след възникналото късо съединение, машиниста Х. не е използвал електрическо фенерче за осветяване и установяване на причината за

повредата, тъй като в 5:30 часа на 01.04.2018г. осветеността от външното електрическо осветление на локомотив 45-196 е недостатъчна и поради това е попаднал по невнимание под напрежението на провисналия захранващ осми коловоз кабел.

Съгласно заключението на ВЛ възможните действия за предотвратяване на инцидента/трудова злополука/ се свеждат до това : Дежурния депо майстор от „БДЖ-ПП“ЕООД Р.Х., след като се убеждава че неизправността не е в ел. локомотив 45-196, а някъде по контактната мрежа на 8~^{МИ} коловоз/ би следвало да съобщи за това на дежурния енергодиспечер Р. Т., тъй като Т. няма как от информацията, с която разполага от превключванията, да установи, че има висящ прекъснат проводник. При условие, че не може да се открие причината за липса на напрежение в контактната мрежа, дежурния депо майстор трябва да уведоми енергодиспечера, а той от своя страна да уведоми дежурната работна група и организира локализиране на повредата и възстановяване на електрозахранването.

Видно и от обясненията на ВЛ в съдебно заседание, Захранването на контактната мрежа е възстановено при спазване на нормативните изисквания за това, тоест, след като е било изключено, същото е включено по нареждане на енергодиспечера. Последният правилно е издал своите нареждания. Трудова злополука е станала след второто включване. При условие, че след повторното включване веднага изключи изводът, енергодиспечерът е длъжен да провери къде е аварията, но в конкретния случай, изводът не е изключил. Тогава енергодиспечерът, съобразно нормативните изисквания регулиращи дейността му, е длъжен да направи повторно включване. Депомайсторът е този, който би следвало да направи оглед и ако се констатираат някакви неизправности, последните трябва да се докладват, за да не се включва трети път тази мрежа. Първият път, когато е разпоредил включване се установява, че няма късо съединение и предпазителят „задържа“, а не се изключва веднага след това, от което следва, че веригата не е прекъсната.

Депомайсторът, след първото възстановяване на електрозахранването от енергодиспечера, извършва оглед на машината заедно с машиниста, установяват, че машината не може да се задвижи и че няма

напрежение в локомотива. Тогава депомайсторът се обажда на енергодиспечера, за да го попита дали има подадено захранване на осми коловоз. Енергодиспечерът му отговаря, че има такова електрозахранване. Към този момент на енергодиспечерът не е докладвана причината за аварията и че има проблем в електрозахранването на осми коловоз. Депомайсторът, заедно с машиниста е трябвало да извършат оглед на машината и на контактната мрежа и да установят каква е неизправността. Едно от задълженията на машиниста е да извърши оглед на контактната мрежа при наличието на някаква неизправност, както и на оборудването, което се допира до контактната мрежа, т.нар. пантограф. Но машинистът в случая не е установил нищо, не е проверил дали на осми коловоз, където се намира локомотивът му, има електрозахранване. Едва когато е станал жертва на злополука е станало ясно каква е причината за неизправността, тъй като е било сумрачно времето и скъсаният електропроводник, който е висял, не се е виждал. Този проводник не се е допирал никъде, просто е висял, затова не е станало и късо съединение по-рано. Това е и причината за енергодиспечера всичко да изглежда нормално.

Вещото лице разяснява, че защитата е сработила чрез изключване, защото има късо съединение някъде или прекомерно повишаване потреблението на ток. Според вещото лице това е рутинна процедура и докато е бил на гарата в Г.О., където са енергодиспечерите, няколко пъти е имало такива ситуации на изключване на извода. Пояснява, че това е следствие от самата конструкция на контактната мрежа – например, ако има вятър и два проводника от контактната мрежа се допрат за секунда тази защита отново ще се включи. Процедурата по възстановяването на електрозахранването е рутинна. Ако непосредствено след повторното включване има отново изключване на предпазителя, т.нар. „не задържа“, това означава, че има късо съединение по мрежата. Тогава енергодиспечерът трябва да организира екип, който да локализира мястото и да отстрани проблема. В случая, за енергодиспечерът проблемът в мрежата не се дължи на късо съединение. Има авария, но предпазителят не е изключил, тъй като въпросният проводник така се е скъсал, че никъде не е опирал. Енергодиспечерът няма други ангажменти освен да направи второ включване. Ако след второто включване предпазителят не изключи, депомайсторът е този, който подава информация на енергодиспечера относно

произхода на проблема. Повредата на осми коловоз не е била установена и се разбира за нея едва след като е станал инцидентът. Р.Х. - служител на ищеца е бил дежурният депомайстор тогава и той е инструктирал локомотивният машинист.Вещото лице пояснява, че на фигура 8 от експертизата, на която е работилницата, където се извършват обслужванията на машините, се вижда, че мястото където въжето влиза в сградата, тоест, където същото се зазимява, има едно голямо черно петно, от което прави извода, че такъв вид случаи е имало многократно на това депо. Депомайсторът е трябвало да забележи това, тъй като на това място/в този участък/, според ВЛ са се получавали доста къси съединения. Това място е специфично и е следвало да се обърне внимание на машиниста при инструктажа. В случая, влакът е позициониран точно на това място, където ако се вдигнат двата пантографа ще се получи късо съединение. Тоест, в случая машинистът сам е предизвикал скъсването на проводника, като се е скъсала най-тънката част от проводника с най-малко сечение от контактната мрежа.

При така установеното от фактическа страна, съдът намира, че не се установява противоправно поведение на ответника. В случая е възникнало късо съединение в резултат от несъобразените /неправилни действия на машиниста Х., описани подробно в констативно-съобразителната част на експертизата. От възникналото късо съединение е прегорял и провиснал захранващия контактната мрежа на 8^М и коловоз кабел МГВ-25мм². При извършения оглед на локомотива от пострадалия Х., поради лошата осветеност в района, той не е забелязал този проводник и бил поразен от волтова дъга при движение към идващия по 8^{МИ} коловоз ел. локомотив 45-149. Съгласно изискванията на Наредба 13/30.12.2015 за осигуряване на ЗБУТ в ЖП транспорта движението в тъмната част от денонощието трябва да се извършва с максимална бдителност, което предвид форсмажорната обстановка машиниста Х. не е изпълнил.Скъсването на захранващото МГВ-25мм², е могло да се установи само по време на нарочен визуален оглед на контактната мрежа на 8^{МИ} коловоз. Това положение/състояние на скъсания проводник не е могло да бъде установено от енергодиспечерите от ДП"НКЖИ" и по-конкретно от ответника Р. Т.. При тях се установява само наличие или липса на късо съединение в даден участък, като те не могат да установяват причината.Това е следвало да сторят служителите на ищцовото

дружество и да уведомят енергодиспечера.

Неустановяването на причината за липсата на електрозахранване и за причината за аварията не стоят в неговото поведение. Служителите на ищцовото предприятие и по-конкретно депомайстора и локомотивния машинист не са проявили достатъчно бдителност и професионализъм за да установят, че е скъсан/прегорял/ кабел, поради което са допуснали той да виси необезопасен. С оглед естеството на работата на енергодиспечера и неговото местоположение/месторабота, не може да се очаква той да огледа контактната мрежа и локомотива, за да открие причината за липсващото електрозахранване. Достатъчно е било да установи, че няма причина за късо съединение /поради това че предпазителя при контролното включване “задържа“/, за да даде нареждане за повторно включване на захранването с електричество на осми коловоз. Попадането под волтовата дъга от страна на машиниста се дължи на невнимание и непрецизно боравене при търсенето на причината за аварията, а не е пряка последица от възстановяването на електричеството по нареждане на енергодиспечера.

Поради това, както причината за късото съединение, така и причината за трудовата злополука стоят в действията/бездействията на служители на ищцовото дружество. Няма основание за ангажиране на отговорността на ответника за вреди, в т.ч. и регресна такава. От подробното заключение на ВЛ се установява, че ответника е действал рутинно и нито едно от действията му по възстановяване на електрозахранването не е в нарушение на нормативни изисквания и правила. Извършените от него действия по възстановяване на електрозахранването на контактната мрежа са в изпълнение на службата му. Ето защо следва да бъде отхвърлен предявения срещу него иск с правно основание чл.54 ЗЗД, като неоснователен.

При този изход на делото, ищцът следва да бъде осъден да заплати направените от ответника разноски за адвокатско възнаграждение и за възнаграждение на ВЛ в общ размер на 3700лв.

Водим от горното, съдът

РЕШИ:

ОТХВЪРЛЯ, предявения от „БДЖ - ПП" ЕООД, с адрес на управление: гр. София, ул."И.В." ***, ЕИК ***, представлявано от управителя Л.Л.Х. против Р. В. Т. от гр. Л., П.О., ул.“А.С.“ ***, с ЕГН ***** иск с правно осн.чл.54 ЗЗД вр. чл.45 ЗЗД, за заплащане на **сумата 56 055.10лв.**, представляваща понесена от ищеца щета вследствие на виновни уреждащи действията на ответника спрямо работник на „БДЖ - ПП" ЕООД довели до трудова злополука, като НЕОСНОВАТЕЛЕН.

ОСЪЖДА „БДЖ - ПП" ЕООД, с адрес на управление: гр. София, ул."И.В." ***, ЕИК ***, представлявано от управителя Л.Л.Х. **да заплати на** Р. В. Т. от гр. Л., П.О., ул.“А.С.“ ***, с ЕГН *****, на основание чл. 78 ал.3 ГПК сумата от **3700лв.** за направени по делото разноси.

Решението е постановено при участието на трето лице – помагач на страната на ответника - ДП“Национална компания железопътна инфраструктура“, гр.София.

Решението подлежи на обжалване с въззивна жалба пред Великотърновски апелативен съд, в двуседмичен срок от връчването му на страните.

Съдия при Окръжен съд – Плевен: _____